船舶インシデント調査報告書

平成２６年３月２０日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　横　山　鐵　男（部会長）
委　　員　庄　司　邦　昭
委　　員　根　本　美　奈

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成２５年７月３日　０３時０５分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市観音埼東南東方沖の浦賀水道航路 観音埼灯台から真方位１１８°３，７００m付近 （概位　北緯３５°１４．３′　東経１３９°４６．９′）
インシデント調査の経過	平成２５年７月４日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	 貨物船　SUN FORTUNE（サン　フォーチュン）（大韓民国籍）、１，９９７トン ９３５６７７５（ＩＭＯ番号）、KDB CAPITAL CO.,LTD ７４．２９m（Lr）×１３．６０m×７．００m、鋼 ディーゼル機関、１，０８０kW、２００５年９月２９日
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍）　男性　５５歳 二等航海士資格証明書（大韓民国発給） 交付年月日　２００９年７月３０日 （２０１４年７月２９日まで有効） 機関長（大韓民国籍）　男性　６５歳 二等機関士資格証明書（大韓民国発給） 交付年月日　２０１２年５月１４日 （２０１６年１２月３１日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	２号発電機原動機の２番、３番及び５番シリンダピストンリングの焼付き等
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長ほか１１人が乗り組み、東京都大島町伊豆大島の北方沖を北東進中、平成２５年７月３日００時３０分ごろ、機関部当直者が、運転中の１号発電機原動機の異音に気付いて３号発電機に切り替え、０２時１０分ごろ千葉県千葉港入港準備のために２号発電機を始動して並列運転としたものの、０２時４０分ごろ３号発電機の気中遮断器（ＡＣＢ）が、突然、解除されたので、２号発電機の単独による船内への給電とした。 機関長は、１号及び３号発電機原動機の故障箇所の調査、点検及び整備作業を始めた。

	本船は、浦賀水道航路第２号灯浮標と浦賀水道航路第４号灯浮標の中間付近を北進中、０３時０５分ごろ、突然、２号発電機が停止して船内電源を喪失（ブラックアウト）し、１分～２分後に主機が停止した。 船長は、機関室からの故障状況の報告で修理に時間が掛かるとのことから、浦賀水道航路内であり、危険と判断し、０３時０８分ごろ故障発生を海上保安庁へ通報した。 本船は、０４時００分ごろに到着した巡視船２隻の監視を受けながら、漂泊していたが、０４時４０分ごろに到着した船舶所有者手配のタグボートでえい航され、０６時５０分ごろ横須賀市横須賀港第４区に投錨した。 本船は、１０時０５分ごろ１号発電機原動機が修理され、同発電機を運転して１９時００分ごろ横須賀港を抜錨し、２２時５０分ごろ千葉港京葉食品岸壁に着岸した。 本船は、船舶所有者の依頼で来日した大韓民国の修理業者により、各発電機原動機の修理が行われ、１２日１６時３０分ごろに終了した。
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　南、風力　４、視界　良好 海象：波高　約０．５ｍ
その他の事項	本インシデント後の修理業者等による点検及び整備により、１号発電機原動機は、作動不良により、燃料噴射ポンプが、２号発電機原動機は、焼付きにより、２番、３番及び５番シリンダのピストン、ピストンリング等が、３号発電機原動機は、燃焼ガス漏れにより、全シリンダヘッドガスケットがそれぞれ交換された。 本船の工務監督によれば、各発電機原動機の故障原因は、交換した部品を大韓民国に持ち帰って調査しなければ分からないとのことであった。
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	あり
気象・海象の関与	なし
判明した事項の解析	本船は、２号発電機を単独で運転して浦賀水道航路を北進中、２号発電機原動機の２番、３番及び５番シリンダのピストンリングが焼き付いたことから、２号発電機が運転できなくなり、船内電源を喪失して主機が停止し、主機の運転ができなくなって運航不能となったものと考えられる。 本船は、本インシデント前、１号発電機原動機に異音が発生し、また、３号発電機原動機の気中遮断器（ＡＣＢ）が、突然、解除されたので、両原動機の故障箇所の調査、点検及び整備作業を行っていたことから、２号発電機を単独で運転していたものと考えられる。

	各発電機原動機が故障に至った状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本インシデントは、夜間、本船が、２号発電機を単独で運転して浦賀水道航路を北進中、２号発電機原動機の２番、３番及び５番シリンダのピストンリングが焼き付いたため、２号発電機原動機が運転できなくなり、船内電源を喪失して主機が停止し、主機の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・機関室内主要各部の点検の際には、目視により、排気ガス、潤滑油、冷却水等の漏えいに伴う汚れ、錆（さび）の発生等に、触手により、温度、振動の異常の有無等にそれぞれ注意すること。 ・機関は、機関取扱説明書に記載された基準に従って点検及び部品の交換を行うこと。